MENSAJE ESPECIAL

DEL

PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Á LA

Legislatura Nacional

SOBRE EL MUELLE TAJAMAR DE LA GUAIRA

É

INFORME

DE LA COMISION DEL CONGRESO Á CUYO ESTUDIO PASÓ ESTA MATERIA

CARACAS

—

IMPRENTA DE LA PATRIA

1891

MENSAJE ESPECIAL

DEL

PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Á LA

Legislatura Nacional

SOBRE EL MUELLE TAJAMAR DE LA GUAIRA

É

INFORME

DE LA COMISION DEL CONGRESO Á CUYO ESTUDIO PASÓ ESTA MATERIA

CARACAS

—

IMPRENTA DE LA PATRIA

1891

HE555
.V4
A4

Ciudadanos Senadores:

Ciudadanos Diputados:

Como os anuncié en mi Mensaje, la materia Puerto Muelle Tajamar de La Guaira, merece una exposición especial.

Las faces que ha presentado esta obra en su construcción, explotación y administración, la han llevado á un caso tan grave, que se hace necesario tengáis perfecto conocimiento de ellas, á fin de que sometidas á vuestro estudio y deliberación, podáis dictar las medidas que, por más convenientes, remedien el mal en el presente y satisfagan las legítimas aspiraciones del porvenir.

Debo, por tanto, haceros una completa relación de todo, á fin de que no se escape á vuestra consideración ninguno de los particulares á que dichas faces se refieren.

La obra del Puerto Muelle Tajamar en la

Rada de La Guaira fue contratada en Londres con fecha 21 de mayo de 1885, por el Ministro Plenipotenciario de Venezuela, con los señores W. Henry Punchard, William Bell Mac Jagart, Francis William Lowther y William Charles Punchard, establecidos como Ingenieros y contratistas de obras públicas en la citada ciudad bajo la firma de Punchard, Mac Jagart, Lowther y C.ª

Por este contrato el Gobierno concedió á dichos señores el derecho exclusivo para construir, conservar y explotar el expresado puerto, comprometiéndose éstos á organizar con tal fin una Compañía anónima limitada. Para la construcción de la obra quedó adoptado el sistema de grandes trozos de concreto, formando una masa compacta, de la manera más sólida, y su importe se fijó en la suma de seiscientas mil libras esterlinas (£ 600,000), pudiendo la Empresa de veinte y cinco en veinte y cinco años, procurar el capital que fuese necesario para aumentar la obra si el creciente tráfico así lo exigiere.

La duración del contrato se estipuló por el lapso de noventa y nueve años, á contar desde la fecha de la conclusión de los trabajos del puerto; y para el comienzo de éstos se fijó el plazo dentro de los seis meses después de la aprobación y ratificación del contrato por el Gobierno Federal, quedando también fijada la fecha de su término en treinta meses contados desde el día en que se hubiera dado principio

á los trabajos; compensándose únicamente los atrazos ó demoras ocasionados por accidentes ó causas de fuerza mayor, con una prórroga igual al tiempo perdido por dichas causas.

Sobre el capital de seiscientas mil libras esterlinas, fijado por el contrato como precio total de la obra y que puede ser emitido en acciones ordinarias y bonos en la proporción que convenga, el Gobierno concedió á la Empresa la garantía de 7 p% anual, la que comienza á ser efectiva, al estar construida la primera sección de la obra, sobre el capital ó suma invertida en élla; y así sucesivamente para las otras secciones hasta la conclusión del puerto. Dicha primera sección se compone de doscientos metros de la parte Norte del Tajamar y cien metros del muelle del Este, de manera que los buques puedan atracar para cargar y descargar.

El Gobierno, con el fin de cooperar á la formación de la Compañía anónima se comprometió á pagar la quinta parte del valor de los materiales, máquinas, útiles, etc., etc., suplidos y de los trabajos hechos, según las certificaciones expedidas por los Ingenieros de la Compañía, á los contratistas constructores, recibiendo el Gobierno por el montante de estos pagos, acciones ordinarias de la Compañía á la par.

Además de esto, el Gobierno ha concedido á la Compañía todas las franquicias que en casos análogos se acostumbra dar, como pro-

tección á las obras y Empresas cuyos fines se encaminan al fomento y engrandecimiento de la Patria, tales como: exención de derechos aduaneros para todos los materiales, útiles y enseres necesarios á la construcción y explotación del puerto; la exención de toda contribución nacional, de los Estados, de los Distritos y de los municipios; la propiedad de la parte de playa en la costa de La Guaira y el terreno que sea necesario para la construcción del puerto y para las extensiones futuras; todo el terreno que cegare en la ejecución de los trabajos, y el derecho de cortar y tomar de los bosques pertenecientes á la Nación, las maderas que necesite para las obras, así como la arena, piedra y tierra que deba emplear en la mismas.

Por el mismo contrato y por la misma suma estipulada, la Empresa se comprometió á poner un Faro á la extremidad de la parte Norte del Tajamar, con un farol de buena luz, y todos los accesorios necesarios para un servicio completo; á construir almacenes de depósito y establecer líneas férreas con locomotoras y wagones para conducir pasajeros y carga de los muelles á la Aduana y de la Aduana á los buques; á establecer las maquinarias que se requieran para cargar y descargar los buques con la mayor prontitud y á colocar enconductados para abastecer de agua á los buques.

Se halla también establecida en el contra-

to la tarifa de precios que la Compañía puede empezar á cobrar al estar concluida la primera sección del puerto, por carga y descarga de mercancías y otros objetos, embarco y desembarco de pasajeros, por depósito y por derecho de Faro.

La tarifa es como sigue:

"*a.* Por cien kilógramos de toda clase de mercancía, provisiones, ferretería, equipaje, frutos y otras producciones del país tomados del costado del buque al desembarque ó puestos al costado del buque para embarque [B 2] dos bolívares."

"*b.* Por máquinas, bultos ó piezas que pesen mas de 200 kilógramos, el doble de la rata arriba fijada."

"*c.* Por cada cien kilógramos, de carbón ú otros minerales y por madera bruta, producción del país, tomados del costado del buque al desembarque ó puestos al costado del buque, para embarque, [B 0,50] cincuenta céntimos."

"*d.* Por cada cuadrúpedo vivo con excepción de reses y caballos tomados del costado del buque al desembarque, ó puestos al costado del buque para embarque [B 1] un bolívar."

"*e.* Por cada res viva tomada del costado del buque al desembarque ó puesta al costado del buque para el embarque [B 2,50] dos bolívares, cincuenta céntimos."

"*f.* Por cada caballo ó mula tomado del

costado del buque al desembarque ó puesto al costado del buque para embarque (B 3) tres bolívares."

"*g.* Por cada pasajero embarcado ó desembarcado, incluso el trasporte por ferrocarril de la Aduana al buque ó del buque á la Aduana, primera clase, por buque ó ferrocarril [B 3] tres bolívares; segunda clase por buque ó ferrocarril [B 2] dos bolívares, y tercera clase por buque ó ferrocarril [B 1] un bolívar."

"*h.* Los buques que usen los muelles pagarán por derecho de muelle y Faro de cada tonelada que midan, según patente de navegación [B 0,10] diez céntimos, y los que carguen ó descarguen, por cada cien kilógramos que carguen ó descarguen (B 0,10)."

"Los buques que entren al puerto en avería y usen los muelles para reparaciones ó de distinta manera á lo estipulado en la tarifa que precede, pagarán según tarifa que á su tiempo establecerá la Compañía.

"La Empresa tendrá el derecho de cobrar los impuestos por peso ó bien por medida, como mejor convenga, tomando para la medida cuarenta pies cúbicos como equivalente de mil kilógramos."

El Gobierno tiene el derecho de nombrar por su parte un representante como miembro de la dirección de la Compañía anónima limitada, que tiene su asiento en Londres, y de tener un empleado que examine las certificaciones de los Ingenie-

ros de la Compañía, el cual será pagado por ésta.

Los contratistas pueden traspasar sus derechos, cuando les convenga, haciendo la debida participación al Gobierno; y es á los tribunales competentes de Venezuela á quienes toca resolver las cuestiones que se susciten por este contrato.

Hasta aquí lo que se relaciona con los compromisos de los contratistas y con las concesiones del Gobierno, según la letra del contrato, el cual fue aprobado y ratificado en todos sus términos por el Ejecutivo Federal, en 25 de junio de 1885, y elevado á Ley de la República, por la Legislatura Nacional, en 12 de mayo de 1886.

Ahora bien, los contratistas en uso de sus derechos traspasaron este contrato á una Compañía anónima organizada en Londres bajo la razón social de "The La Guaira Harbour Corporation," y en el mes de diciembre de 1885 comenzaron los trabajos de la obra, es decir: dentro de los seis meses fijados para ello en el contrato, y han continuado sin interrupción hasta la fecha, sin que la obra haya sido terminada, y sin más accidente que el fuerte temporal de 1887, que destruyó algunas obras y trajo la demora consiguiente.

El Gobierno, para atender al pago de la quinta parte del capital fijado para la obra cedió, por contrato de 24 de julio de 1886, á la empresa del puerto, 2.500 acciones del Ferro-

carril de La Guaira á Caracas de á £ 10 cada una, al 90 p$, equivalentes á £ 22.500 ó sean B: 568.125; posteriormente se entregó en efectivo la suma de B. 1.010.000 y últimamente la de B. 1.451.875, que en total hacen la cantidad de B. 3.030.000, equivalentes á £ 120.000 ó sea la quinta parte de las £ 600.000, importe total de la obra, fijado por el contrato; de modo que el Gobierno Nacional nada debe á la Empresa por la contribución que le corresponde, y ha cumplido hasta hoy con religiosidad los compromisos, por franquicias y concesiones, contraídos con aquélla, sin omitir sacrificio alguno, puesto que para verificar la última entrega de dinero tomó del Banco de Venezuela en calidad de empréstito la suma de B 1.497.325, que representa el saldo de su contribución ya expresada, de B. 1.451,875, y la cantidad de B. 45.450 que cobró la Empresa por el timbre inglés grabado en las acciones que corresponden al Gobierno, y el cual es indispensable para la validez de tales títulos, dando en garantía los B. 3.030.000 en acciones ordinarias de la Compañía, á la par, que al efecto recibió de ésta.

No ha sido así tan cumplida la Corporación, puesto que en el curso de la obra que, como queda dicho, no está aún terminada, sin embargo de haber trascurrido desde la fecha del comienzo de los trabajos, más de sesenta meses, el doble del plazo estipulado en el contrato, se han presentado inconvenientes, tanto por el modo de ejecutarse los trabajos, como por asuntos

de administración y economía, y el Gobierno se ha visto en la necesidad de hacer á la Corporación, como requerimiento final, serias observaciones, en uso de sus derechos como copartícipe en la Empresa, y en cumplimiento de sus deberes que, como representante de los intereses públicos y particulares tiene contraídos con la Nación.

Las observaciones hechas á la Corporación del Muelle Tajamar de La Guaira, son las siguientes:

1ª "Que por el artículo del 4º, contrato los señores Punchard, Mac Jagart, Lowther, y Cª, sus asociados y sucesores se comprometen á organizar una Compañía Anónima para la construcción, explotación y conservación de un puerto en la Rada de La Guaira, con todas las condiciones que requieren las obras de este género, adicionadas con las que se expresan en los artículos 10 y 11 del mismo contrato por la suma de seiscientas mil libras esterlinas, [£ 600.000] no pudiendo procurar el aumento de capital sino de 25 en 25 años, si el creciente tráfico exigiere á su vez aumento en las dimensiones de la obra."

2ª "Que la suma estipulada, según las certificaciones de obras enviadas por la Corporación, se encuentra agotada desde meses muy anteriores, viéndose el Gobierno en la necesidad de afrontar á su vez, las ciento veinte mil libras esterlinas [£ 120.000] que como quinta parte del capital fijado estaba comprometido á pagar, según el artículo 13 del contrato, sin que la obra haya sido concluída, como debiera ser, y

sin que la Empresa cuente con los elementos necesarios para el servicio, lo que ocasiona inconvenientes para el trasporte de las mercancías, frecuentes dilaciones en el despacho de éstas y de los buques, pérdida de tiempo y gastos que perjudican notablemente al Gobierno, al comercio y á los particulares."

3ª "Que la Corporación hace constante uso de canoas para la carga y descarga de los buques, porque descuida la limpieza ó dragaje del puerto, y por esta circunstancia no pueden atracar, exentos de peligro, los buques en el muelle, y esto motiva recargo de gastos para la explotación."

4ª "Que á pesar de estar fijado de una manera determinada el capital de que puede hacer uso la Corporación para la construcción del puerto, ésta ha lanzado al mercado de Londres una nueva emisión titulada de 2ª hipoteca, que afecta la obra construída con el capital primitivo, puesto que las acciones correspondientes á este capital han sufrido una gran rebaja, como lo acreditan las noticias recibidas de aquella ciudad, y el Gobierno, como tenedor en acciones de las ciento veinte mil libras esterlinas que aportó en efectivo, para la construcción de la obra, tiene una pérdida considerable."

5ª "Que la nueva emisión eleva á la suma de novecientas mil libras esterlinas [£ 900.000] el capital total de la obra, y ésta, á más de los perjuicios con que abruma el capital primitivo, ha sido llevado á efecto sin el debido conoci-

miento del Gobierno y en oposición á la letra del contrato que no acepta el aumento del capital sino 25 en 25 años."

6ª "Que para que este aumento pudiera ser admisible y tener fuerza legal, se necesita, no sólo de la aprobación del Gabinete, sino también la del Consejo Federal y la del Congreso, puesto que dicha emisión implica una modificación sustancial del contrato. (Sobre este particular se ha apremiado á la Corporación para que manifieste lo que haya de cierto, pues la rectificación del informe declarará de hecho violado el contrato y dará cabida á las reclamaciones á que haya lugar.)

7ª "Que por el artículo 3º del contrato la obra del puerto debía estar terminada treinta meses después de comenzados los trabajos y á los cuales se dió principio en el mes de diciembre de 1885, debiendo terminarse en junio de 1888; pero que si se atiende á los daños causados por el temporal de 1887 y se compensa el tiempo perdido por esa circunstancia con un año más, la fecha improrrogable para la conclusión definitiva de la obra era el mes de junio de 1889; que por lo tanto, no ha sido cumplida esta cláusula del contrato, pues que á la fecha no está terminada la obra, lo cual hubiera evitado muchos perjuicios al comercio, que repetidamente se ha quejado de ello al Gobierno; y por último,

"Que no obstante lo expuesto, la Corporación apremia por el pago de la garantía

del 7 p§, sobre el valor de la primera sección, á contar desde el 7 de febrero de 1889 hasta el 7 de febrero de 1890, incluyendo en la cuenta gastos que por falta de elementos necesarios para el buen servicio del puerto, han recargado la explotación, y que como ya se ha dicho son inaceptables.

El Gobierno, en la obligación de dar á este negociado una solución que resguarde los intereses públicos que representa, y en cumplimiento del número 5º de la Resolución Ejecutiva de 20 de junio de 1890, que declara vigente la tarifa contenida en el contrato celebrado para la construcción del Puerto Muelle Tajamar, dispuso nombrar una comisión *ad hoc*, compuesta de tres personas competentes, "para hacer un examen detenido y comprobado, no sólo de los puntos ya indicados sino también de las cuentas de la Corporación, detallando separadamente, las que se relacionen con el costo de la primera sección y lo invertido en el resto de construcciones hechas hasta la fecha, las que correspondan al rendimiento bruto de la explotación en el año de la garantía, y la de los gastos de la Empresa, comprendidos únicamente aquellos que, dadas las condiciones que debe tener una sección puesta al servicio público, con el carácter de concluída, sean de indiscutible necesidad, por su naturaleza, para su explotación y administración."

En esta virtud, el Gobierno ordenó á la

Corporación que suministrara á la expresada comisión todos los datos que juzgara ésta necesarios para el buen desempeño de su encargo, y que le manifestara los libros de las cuentas que tratan de la construcción, explotación y administración de la obra, á fin de que su informe tenga toda la claridad y precisión que requiere el asunto, y el cual servirá de base para la Resolución que sobre el particular debe dictarse.

En razón á haber contestado la Corporación, á la parte que se relaciona con la nueva emisión de 2ª hipoteca, que circula en el mercado de Londres, sin el conocimiento del Gobierno y en abierta oposición con la letra del contrato, que ella había obrado en este asunto de acuerdo con el miembro de la Dirección que representa á Venezuela en aquella ciudad, se le hizo conocer que este miembro de la Dirección no ocupaba ese puésto legalmente, pues que el Gobierno, á quien compete su exclusivo nombramiento, no lo había hecho por ninguna de sus Secretarías, y que aún suponiendo que el Agente Fiscal de Venezuela en Europa estuviera autorizado para hacer nombramientos de esa naturaleza, lo que no es cierto, el representante nombrado no podía proceder sino *ad referendum*, toda vez que estas decisiones necesitan de la aprobación de los Altos Poderes Nacionales, puesto que los contratos aprobados por el Gobierno son leyes de la República.

Con fecha 3 diciembre de 1890 y por resolución Ejecutiva expedida por el Ministerio de Obras Públicas, fue nombrada la Comisión á que me he referido, compuesta de los ciudadanos José Herrera Irigoyen, Francisco Hernández Uztáriz é Ingeniero Ricardo Tovar, la que procedió al cumplimiento de su cometido y ha presentado el extenso y luminoso informe que en el folleto impreso por separado os acompaño.

De este informe se desprende de una manera ostensible, que la Corporación del Muelle Tajamar de La Guaira no ha cumplido con fidelidad la letra del contrato, y aún más, que lo ha violado; lo cual hará que el Gobierno, por su parte, si no se consigue un arreglo conveniente, se vea forzado á someter estos puntos á la decisión jurídica de los tribunales competentes de la República.

Si á esto, que ya en sus primeros años nos lleva al caso de un desagradable procedimiento, y que compromete nuestro crédito en Europa, se agrega el deber en que está todo Gobierno de propender á que se disminuyan lo más posible los impuestos que recargan los artículos del consumo, que es el primer elemento de vida para los pueblos, encuentro de imprescindible necesidad en el presente y de prósperos resultados para el porvenir, que la Nación, sin omitir esfuerzo alguno, haga de su propiedad obra tan útil como necesaria.

La tarifa que actualmente cobra la Em-

presa del Muelle Tajamar, es la misma del contrato, que literalmente he copiado en el lugar correspondiente; en virtud de no estar en ella explicados de una manera clara y precisa los artículos de cabotaje y el carbón mineral, se han podido hacer algunas aclaraciones que rebajan un tanto los precios que sobre dichos artículos aspiraba á cobrar la Corporación, es decir: que los efectos de cabotaje paguen por carga ó descarga un valor que no exceda de un bolívar por cada cien kilógramos, y el carbón mineral cincuenta céntimos de bolívar.

Los demás impuestos se cobran por la letra de la tarifa, cuyos altos precios recargan onerosamente los ramos del consumo, sin que sea una razón para tolerarlos impasiblemente, la circunstancia de que el mayor rendimiento en la explotación liberte á la Nación del pago de la garantía, pues un impuesto tan crecido afecta más los intereses generales, que el pago íntegro del 7 p % garantizado.

No puede estar más recargada la importación y exportación en el principal puerto de la República por una Empresa particular, cuyos proventos nunca servirán de incremento para el bienestar y fomento del país.

A última hora, el *Financial Times* de Londres, anuncia la creación, por la Junta Directiva en aquella ciudad, de otro empréstito por la suma de ciento veinte mil libras esterlinas [£ 120.000] sin esperar el resultado del informe que sobre el estado de la obra y sus

cuentas ha dado la comisión, y haciendo aparecer al Gobierno como deudor de intereses vencidos é insolvente. Como se ve, la Dirección de Londres solo atiende á sus propios cálculos numéricos, y sin tomarse el trabajo de examinar prudentemente las justas causas que han motivado las reclamaciones del Gobierno, hace pesar sobre la obra nuevos compromisos.

Todas estas razones, que en cumplimiento de mi deber os hago conocer, son las que me han decidido, al haceros la más exacta relación de éllas, á solicitar, como solicito, que si lo encontráis acertado, autoricéis debidamente al Ejecutivo Federal para que pueda hacer una transacción ventajosa, y á este efecto, presuponer la suma que sea necesaria para adquirir de un modo completo la obra, Puerto Muelle Tajamar de La Guaira, como propiedad Nacional, ó para modificar el contrato de un modo conveniente á los intereses del país.

Tal es, ciudadanos Senadores y ciudadanos Diputados, el objeto de este Mensaje especial que, con el carácter de urgente, someto á vuestra alta consideración.

Caracas: 17 de abril de 1891.

R. ANDUEZA PALACIO.

INFORME

DE LA COMISIÓN ESPECIAL DEL CONGRESO, Á CUYO ESTUDIO PASÓ ESTA MATERIA

Ciudadano Presidente del Congreso Nacional.

La Comisión á cuyo estudio fueron sometidos por disposición de ese Augusto Cuerpo, el Mensaje del Ciudadano Presidente de la República y los documentos que le son anexos, relativos uno y otros á los inconvenientes que se han presentado en la ejecución del contrato sobre construcción y explotación del Puerto-muelle tajamar de La Guaira, los ha considerado con la detención y el interés que la materia exige; y al cumplir como lo hace, el encargo que se le confiara, emitiendo su opinión en el asunto, se abstiene de exponer las razones en que la funda, porque ellas quedan explanadas en la minuta de contestación al Mensaje presidencial que somete á la consideración del Congreso, en los términos siguientes:

Ciudadano Presidente de la República.

Satisfacción y pena ha experimentado el Congreso Nacional al tomar conocimiento del Mensaje especial que con fecha 17 de los corrientes le habéis dirigido, relativo á la controversia que ha surgido entre el Ejecutivo Nacional y la Corporación del Puerto muelle-tajamar de La Guaira, con motivo de la ejecución del contrato existente entre ambos sobre construcción y explotación de aquella obra. Satisfacción, porque ese Mensaje, nueva prueba de vuestro patriótico celo por los sagrados intereses cuya custodia os está encomendada, revela, además, el alto acatamiento que os merece el Augusto Cuerpo delegatario de la Soberanía popular; y pena, porque le hace conocedor de las dificultades con que tropieza el Ejecutivo Nacional en materia que compromete tantos y tan valiosos intereses nacionales y particulares.

La extensa, clara y minuciosa relación que hacéis de todos los incidentes ocurridos en la ejecución del contrato mencionado y la manera como han llenado, una y otra parte contratantes, los deberes á que, por sus estipulaciones, quedaron obligadas, ha llevado al ánimo del Congreso convicciones idénticas á las que expresáis, y coincidiendo con vos en la manera de apreciar los hechos y las circunstancias que han de tomarse en consideración para formar

juicio acertado en la materia, deduce, como irrefutables, las conclusiones siguientes:

1ª Que la Nación ha cumplido por su parte, con escrupulosa exactitud, todas las obligaciones que le impone el contrato; y

2ª. Que por el contrario, la otra parte contratante ha faltado á las suyas, tanto en lo económico, como en lo relativo á construcción y explotación de la obra; ya aumentando en un cincuenta por ciento, sin intervención ni conocimiento del Gobierno de la República y con infracción de estipulaciones expresas, la cantidad prefija como importe total de la obra; ya comprometiendo por su sola cuenta el crédito de la empresa, con la negociación de un empréstito que constituye una nueva é inexcusable infracción de aquellas estipulaciones; ora prorrogando á más del doble el plazo, que, so pena de caducidad del contrato, fue en él establecido para la terminación de los trabajos, sin que se hayan no obstante terminado; ora llevando á efecto éstos con imperfecciones de trazado ó de ejecución que, no sólo despojan al puerto de las condiciones de comodidad, facilidad y utilidad que debiera ofrecer para su uso, sino que, por la progresiva y rápida desecación de los fondeaderos, lo condenan á segura y no remota ruina, que no bastaría á evitar el más activo, permanente y costoso dragaje; ora en fin, ocasionando á la Aduana, á los particulares y al comercio, por falta de los indispensables elementos de acarreo y depósito de mer-

caderías y conducción de pasajeros y equipajes, dificultades, demoras y recargo de gastos que infieren grave lesión á sus respectivos intereses.

Dedúcese de tales conclusiones que la Nación se encuentra en el deber imprescindible de aplicar pronto y eficaz remedio á semejantes males, removiendo sus causas é impidiendo que se prolonguen por más tiempo los perjuicios que su existencia ocasiona al Fisco, á los particulares y al Comercio.

Diversos caminos se presentan en el terreno del derecho para resolver las dificultades que, con daño de la Nación como una de las partes contratantes, presenta la otra en la ejecución del contrato, por falta de cumplimiento á todas las obligaciones que la afectan.

Estudiar esos diversos caminos, considerar las ventajas y desventajas que ofrezca cada uno, y optar, en definitiva, por el que se crea más conveniente seguir, son atribuciones exclusivas del Ejecutivo Nacional; y cree el Congreso que cualquiera indicación de su parte constituiría una extralimitación de facultades que le haría aparecer ingiriéndose en la Administración del país é invadiendo, en consecuencia, las atribuciones del Ejecutivo; y tendría por otra parte el inconveniente de que, por más que no le obligase, produciría al Gobierno el embarazo consiguiente á la deferencia con que sin duda la vería.

Con esos mismos inconvenientes, pero elevados á una potencia más alta, tropezaría el Congreso si en lugar de una simple indicación

se extendiese á autorizar al Ejecutivo para proceder en un sentido determinado; autorización que sería además, puede decirse, redundante, porque él no podría concederla á quien la tiene, otorgada por la Constitución y por las leyes.

Quede, pues, el Ejecutivo Nacional con la libertad de acción que debe tener en todo lo relativo á la administración pública; elija el procedimiento, que á su juicio, sea más conveniente adoptar para poner á salvo en esta cuestión los intereses del país; y entonces será la ocasión de que el Congreso ejerza en el asunto su atribución constitucional.

Por lo demás, el Congreso, se complace en repetir que es para él motivo de la más grata satisfacción la prueba de acatamiento que le habéis ofrecido, y que pudiera en esta vez creerse exagerado, si en él cupiera la exageración, y si no revelara el laudable anhelo de procuraros el mayor acierto posible en vuestros procederes en materia de tanta importancia.

Satisfactorio será para la Comisión que los términos de la minuta preinserta interpreten fielmente y expresen con exactitud el concepto del Congreso, en el asunto que se dignó someter á su estudio.

Caracas, etc.

Vicente Amengual.

Feliciano Acevedo.

S. Casañas.

José Manuel Montenegro.

Marco-Antonio Saluzzo.